$6.00 - 600 m/n.

48 ARGENTINA



ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR



PRESIDENTE
Carlos Civita
GERENTE EDITORIAL
Antonio F. Salonia
GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner
SUBGERENTE EDITORIAL
Ignacio Palacios Videla
JEFE EDITORIAL
Rubén Tizziani
JEFE DE FOTOGRAFIA
E ILUSTRACIONES
Carlos Cerqueira
COORDINADOR TECNICO
Néstor Maldonado

ARGENTINA

Editor
César Civita
Coordinador General
Fernando Lida García
Equipo Asesor
Jorge Baron,
Lic. Cristina De Lorenzo, León Pomer,
Prof. Adelia María Pommerenck,
Prof. Martha Irene Stefanelli
Redactor
Luis Grassino

PLAN DE LA OBRA

TOMO I. 1) Buenos Aires I. 2) Buenos Aires II. 3) Capital Federal I. 4) Capital Federal II. 5) Catamarca I. 6) Catamarca II. 7) Córdoba I. 8) Córdoba II. 9) Corrientes I. 10) Corrientes II. 11) Chaco I. 12) Chaco II. 13) Chubut I. 14) Chubut II. 15) Entre Ríos I. 16) Entre Rios II. **TOMO II.** 17) Formosa I. 18) Formosa II. 19) Jujuy I. 20) Jujuy II. 21) La Pampa I. 22) La Pampa II. 23) La Rioja I. 24) La Rioja II. 25) Mendoza I. 26) Mendoza II. 27) Misiones I. 28) Misiones II. 29) Neuquén I. 30) Neuquén II. 31) Río Negro I. 32) Río Negro II. **TOMO III.** 33) Salta I. 34) Salta II. 35) San Juan I. 36) San Juan II. 37) San Luis I. 38) San Luis II. 39) Santa Cruz I. 40) Santa Cruz II. 41) Santa Fe I. 42) Santa Fe II. 43) Santiago del Estero I. 44) Santiago del Estero II. 45) Tucumán I. 46) Tucumán II. 47) Tierra del Fuego. 48) Antártida e islas del Atlántico Sur. **TOMO IV.** Regiones de desarrollo: 49) Patagonia y Comahue. 50) Cuyo y Centro. 51) Noroeste y Nordeste. 52) Pampeana y Metropolitana. 53) El país I. 54) El país II. 55) El país III. 56) El país IV. 57) El país en el mundo I. 58) El país en el mundo II. 59) El país en el mundo III. 60) El país en el mundo IV. **TOMO V.** Hombres y hechos en la historia argentina.

ARGENTINA es una edición de Abril Educativa y Cultural S.A., avenida Leandro N. Alem 896, Capital Federal, República Argentina. La cartografía de ARGENTINA ha sido elaborada por el Instituto Geográfico Militar, por el departamento cartográfico de Abril Educativa y Cultural S.A. y por el Automóvil Club Argentino, cuya generosa colaboración se agradece especialmente. Todos los mapas cuentan con la autorización correspondiente del Instituto Geográfico Militar, según lo establece el decreto Nº 8944/46 del Poder Ejecutivo Nacional

Impreso en los Talleres Gráficos Abril, avenida Roca 4410, Florida, provincia de Buenos Aires, República Argentina.
Marzo de 1973

Printed in Argentina.

Distribuidor en la Capital Federal: Vaccaro Hnos., Solís 585, Capital Federal. En el interior: RYELA S.A.I.C.I.F. y A., Bartolomé Mitre 853, 5º piso, teléfonos 45-0406/2844.

Para la compra de números atrasados, dirigirse a RYELA S.A.I.C.I.F. y A.

Registro de autorizaciones para el envío de libros de edición argentina, Nº 114.

El próximo fascículo:

PATAGONIA Y COMAHUE

Tierra de ovejas
Las aguas que despiertan
Una esperanza de hierro
El último Auca Travún
El rey de la Patagonia



NUESTRA PORTADA: Base Vicecomodoro Marambio

ANTARTIDA, TU NOMBRE...

Me contagia tu silencio
tan tuyo
tan nuestro
de estas dulces tierras.

Me adormezco cantando
en tus limpias soledades
y el viento
rompe los días
en témpanos luminosos.
Si te abrazo
en los glaciares,
es a la patria que abrazo
como latiendo a tu sombra
te recupero y te escucho.

Mártires hay en tus llanuras:
me lo recuerdan las cruces
en los altos cementerios
de la montaña;
el coraje, aquí es lo único
que merece tener nombre;
su bravura está en el hielo,
en el viento, en la ballena...

Me contagio de silencio,
de patria,
de olor a musgo pobre,
y en el aire me contagio
de albatros y soledades.

Hay que sentirse muy hondo
donde se inquieta la sangre,
en el centro de este fuego
que tenemos quienes fuimos
tus huéspedes extraños
en las tardes del verano.

Padre, su nombre dulce
en la tarde del verano
es viento, es agua, es nieve;
es lo eterno.
Es lo que existe. Tú mismo.

OIR LA EXTRAÑA MUSICA DE LOS GLACIARES

En este continente nadie duerme
con los ojos vueltos hacia la
[avaricia.
Demasiado sufre el hombre
[cada día
para creerse un héroe coronado.
Los glaciares caen, a veces, con
[furia
de antiguos dioses desatados
y la muerte blancamente helada
siembra como un sueño la
[desdicha.

Se habita en un horizonte de
[témpanos
que andan, como el pecado en el
[mundo,
aguardando los frágiles barcos
que atraviesan sus estrechos.
Por eso el hombre sabe
que aquí se vive de coraje.
Habría que olvidarse de esa
[música del hielo
que enloquece a los marineros
con su extraña sugestión;
quien oye el ritmo del glaciar
ya no duerme, cuando
el día le cubre los ojos con la luz
y entonces
los náufragos de antiguos veleros
se asoman en la superficie helada
para enloquecerse de infinito.

Es la furia del vagar
y el silencio que acompaña
por la blanca superficie,
hasta que un esperanzado barco
lo rescate de la espuma y de la
[nieve
como a un esperado favorito
por la gracia concedida.

NICOLAS COCARO
Donde la patria es un largo glaciar

Periodista y poeta nacido en la provincia de Buenos Aires en 1926. Autor de *De cara al viento*, *La barca nueva* y otros poemarios líricos.



ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR

TAREAS ANTARTICAS

En relación con su extensión, pocos territorios del país han inspirado tantos escritos como las islas Malvinas, tema de tratados históricos, cartillas de poemas, episodios novelados y extensos reportajes, volcados a veces en libros. Pero, lamentablemente, ese abundante material no se relaciona tanto con la belleza o los atractivos del archipiélago como con la situación en que se encuentran las islas desde la usurpación perpetrada por la fragata inglesa *Clio* a comienzos de 1833, cuando el imperialismo británico avasalló nuestra soberanía expulsando a las autoridades argentinas y apropiándose de una tierra que, por su geografía, su historia y la efectiva autoridad ejercida por nuestro país hasta la usurpación, es parte inseparable del territorio nacional.

Para Inglaterra, por ese entonces primera potencia mundial, se trató de una acción consecuente con su política de asegurarse el control de los puntos claves del tráfico naval en todo el mundo sin reparar en los medios utilizados para procurárselo. En nuestro país, en cambio, el atropello eufemísticamente denominado "la cuestión de las Malvinas" caló hondo en el sentimiento popular argentino y en la convicción de los gobiernos, que, sin distinción de signo político, nunca dejaron de reclamar la restitución del archipiélago y han demostrado ante el mundo entero la inconsistencia de los argumentos de los ingleses, que han pretendido utilizar su dominio sobre las Malvinas para avalar sus reclamaciones sobre una parte sustancial de la Antártida que se superpone con el sector antártico argentino. Claro que en las heladas soledades que rodean el Polo Sur las pretensiones británicas se desdibujan ante una presencia argentina que ha sido constante desde 1904. Precisamente, ha sido esa presencia, unida a la geografía y a la historia, la que "argentinizó" nuestro sector antártico convirtiéndolo en parte del territorio nacional. Esa tarea continúa y continuará en el futuro, aunque año a año las dotaciones argentinas deban pagar el precio que impone el continente más inhóspito del planeta a quienes se esfuerzan por desentrañar sus secretos.

"FALKLAND", "MALOUINES", MALVINAS

Sin más población autóctona que lobos marinos, focas, pingüinos, albatros y otros representantes de la fauna austral, alejadas de los derroteros marítimos que inauguró el descubrimiento de América, las Malvinas tardaron milenios en presenciar el arribo del hombre. El archipiélago ingresó en las cartas náuticas mucho después que Magallanes descubrió el estrecho que inmortalizó su nombre, y su estratégica posición le deparó una agitada historia. Según constancias documentales, el primero que avistó el archipiélago fue el holandés Sebald de Weert, quien a fines de enero de 1600 descubrió las islas del extremo noroeste y las bautizó con su propio nombre: islas Sebald, después llamadas Sebaldes o Sebaldinas. En 1684 estas islas fueron prolijamente exploradas por un corsario británico, y seis años después el capitán inglés John Strong, empujado por las tormentas, dio con las Malvinas y denominó "Falkland Sound" el estrecho que las separa, y así se originó el nombre que los británicos aplicaron luego a todo el archipiélago. Strong desembarcó pero no realizó ningún tipo de ocupación ni acto alguno que indicara una toma de posesión. Por lo demás, en virtud de las bulas papales de 1493 y del Tratado de Tordesillas celebrado por España y Portugal en 1494, el archipiélago entraba íntegro en la jurisdicción española.

Durante el siglo XVIII el lugar fue visitado por varios marinos franceses, entre ellos el almirante Antonio de Bougainville, que fondeó en la isla Soledad el 2 de febrero de 1764 y enarboló la bandera francesa en un sitio que designó con el nombre de Puerto Luis. Poco después levantó un fuerte, construyó viviendas y el 5 de abril tomó posesión formal del archipiélago y bautizó las islas Malouines (nombre inspirado en el puerto de Saint-Maló, punto de partida de su expedición), de donde proviene el nombre de Malvinas. El hecho provocó una protesta española ante el gobierno de Francia, y al cabo de algunas negociaciones se firmó el tratado de San Ildefonso, que sancionó la restitución de las islas a España y el pago a Bougainville de una indemnización compensatoria por los gastos efectuados en su intento colonizador. Todo terminó en paz, a tal punto que a principios de 1767 llegó a las Malvinas una flota conjunta franco-española que conducía, entre otras personalidades, a Felipe Ruiz Puente, nombrado gobernador del archipiélago: el















Los restos de la construcción que habitó la primera comisión argentina (1) que llegó a las Orcadas del Sur son el testimonio más antiguo de la actividad desarrollada en las regiones antárticas por nuestro país. La foto 2, tomada el 21 de febrero de 1904, muestra a los integrantes de la comisión junto a miembros de la expedición escocesa que levantó el observatorio y lo vendió a la Argentina. Una de las más célebres hazañas realizadas por nuestra República en las zonas polares fue cumplida en 1903 por la corbeta Uruguay *(3), que rescató de los hielos a la expedición del sueco Otto Nordenskjöld. La más reciente fue la "Operación 90", cumplida por una patrulla del Ejército que llegó, por vía terrestre, hasta el polo sur geográfico, e izó allí la bandera nacional (4) como refirmación de nuestra soberanía. Las fotos 5 y 6 muestran, respectivamente, al noruego Roald Amundsen, el primer viajero en llegar al Polo Sur, y uno de los primeros vehículos motorizados utilizados en la Antártida.* (fotos Dirección Nacional del Antártico)











Puerto Stanley (1, vista de Fleet Street) es la única ciudad de las Islas Malvinas y concentra cerca de la mitad de la población. La principal arteria de la capital es la avenida costanera, denominada Ross Road, sobre la cual se alza un palacete estilo Tudor (2), donde funciona uno de los restoranes de mayor categoría; no muy lejos de allí asoma la característica torre del templo anglicano. (3). El puerto (4, vista parcial) es la boca exportadora de la producción lanera del archipiélago, cuya actividad económica es acaparada por la poderosa Falkland Islands Company, que regentea, entre otras cosas, la principal proveeduría de la isla, denominada "West Store" y conocida popularmente como la "FIC" (5).







1º de abril se izó el pabellón español y se reembarcó la guarnición francesa de Puerto Luis. Sin embargo, subsistía otro problema que no iba a tener una solución tan sencilla.

TIERRA ESPAÑOLA

Un año después de que Bougainville fundó Puerto Luis llegó al archipiélago el inglés John Byron, que recordaba perfectamente un juicio vertido poco tiempo antes por Egmont, primer Lord del Almirantazgo británico: "Las Malvinas son la llave de todo el Pacífico. Esta isla debe dominar los puertos y el comercio de Chile, Perú, Panamá y, en una palabra, todo el territorio español en el mar". Razón no le faltaba, porque en esa época el único vínculo entre los océanos Atlántico y Pacífico era el estrecho de Magallanes, perfectamente controlable por naves con base en las Malvinas. Byron hizo ondear el pabellón británico durante cuatro días en un punto que bautizó Puerto Egmont, y luego levó anclas rumbo a Inglaterra, de donde a su vez partió el comodoro John Mac Bride, que llegó a las islas en enero de 1766 y levantó unas instalaciones en la Gran Malvina. Mac Bride no tardó en comprobar que los franceses también se habían asentado en el archipiélago, pero no se alarmó mayormente y poco después se hizo a la mar con rumbo a Inglaterra, no sin antes dejar una guarnición en la isla. La presencia británica motivó una expedición ordenada por el gobernador de Buenos Aires, Francisco Bucarelli, y en marzo de 1768 tres naves hispanas al mando de Fernando Rubalcava fondearon en Puerto Egmont y conminaron a los ocupantes a abandonar el lugar notificándoles que se hallaban en territorio perteneciente a España. Los ingleses no se inmutaron, sino que amparándose en los cañones de la fragata *Tamar*, que custodiaba el asentamiento, forzaron el retiro de los españoles. Estos regresaron a mediados de 1770, pero esta vez con cinco fragatas, 130 bocas de fuego y 1500 hombres. El jefe de la expedición, Juan Ignacio de Madariaga, procedió en forma expeditiva dando a los ingleses 15 minutos para capitular; se produjo una breve escaramuza y el triunfo español fue completo, con el consiguiente restablecimiento de la soberanía hispana. La forma violenta como fueron expulsados los británicos puso a Inglaterra y España al borde de un serio conflicto, pero la cosa no pasó a mayores porque los españoles cedieron, y autorizaron a Gran Bretaña a que volviera a instalarse en el lugar, lo cual "no puede ni debe, en modo alguno, afectar la cuestión de derecho anterior de soberanía de las islas Malvinas", según la declaración del príncipe de Masserano, representante de la corona hispana. Asentados de nuevo en Puerto Egmont, los ingleses lo abandonaron "espontáneamente" en 1774: así lo establecía una cláusula secreta que tenía por finalidad principal salvar el prestigio británico.

ATROPELLO NORTEAMERICANO

Desde entonces el dominio español fue refirmado por la presencia permanente de una guarnición en Puerto Luis —también llamado Puerto Soledad—, que dependía de la comandancia marítima de Montevideo. En 1811, convulsionada por la rebelión de sus colonias americanas, la corona española ordenó el retiro de sus tropas, y el archipiélago quedó a merced de las naves de loberos y balleneros que incursionaban por los mares australes.

A tal sinrazón apelaron también algunos años después primero los norteamericanos y luego los ingleses en perjuicio del contingente argentino que ocupaba las islas desde noviembre de 1820. El día seis el coronel de marina David Jewett desembarcó en Puerto Soledad, enarboló la bandera argentina al tope del fuerte y la saludó con 21 cañonazos que atronaron el ámbito anunciando a los buques de las diversas nacionalidades que las jóvenes e independientes Provincias Unidas del Río de la Plata seguían ejerciendo la soberanía heredada de España. Una de las primeras disposiciones de Jewett fue prohibir en las aguas jurisdiccionales la pesca y la caza de lobos —en realidad una matanza indiscriminada—, lo mismo que las incursiones de los marinos en busca del ganado que poblaba las islas. Las ovejas, vacas, caballos y cerdos motivo de esas intromisiones descendían de los que habían traído Bougainville y otros expedicionarios, y eran presa favorita de los tripulantes de las naves extranjeras, que organizaban verdaderas cacerías para proveerse de carne fresca. A partir de 1823 el encargado de hacer cumplir esas medidas fue Pablo Areguati, que desempeñó el cargo de gobernador hasta

1829, año en que fue creada la "Comandancia Civil y Militar de las Islas Malvinas y sus Adyacencias", de la cual se nombró titular a don Luis Vernet.

Vernet, que ya conocía la región por haber formado una sociedad que actuaba en las islas desde varios años antes, partió entonces al archipiélago dispuesto a dar un impulso decisivo a Puerto Soledad. La población de gauchos, morenos, indios y colonos que se había radicado en años anteriores fue aumentada, se introdujeron ganados más depurados y se levantaron construcciones nuevas. La zona progresó en todos los órdenes: comenzó la explotación intensiva del ganado que había en la isla (unas 40 000 cabezas), se fundaron estancias y se instalaron saladeros y tambos. En ningún momento los loberos y balleneros dejaron de causar dificultades con sus andanzas depredadoras, pero ninguna tuvo tan graves consecuencias como la de tres goletas norteamericanas que en 1831 desobedecieron la prohibición de pescar en aguas argentinas y se negaron a pagar la contribución que se había impuesto para poder hacerlo. El entredicho culminó con el atropello cometido en enero de 1832 por la corbeta de guerra norteamericana *Lexington:* mientras Vernet se hallaba en Buenos Aires ventilando el pleito con los loberos, la tripulación de la *Lexington* emprendió una sistemática rapiña de Puerto Soledad destruyendo instalaciones, saqueando propiedades, encarcelando a pobladores y alzándose luego con todo lo que pudo llevar.

USURPACION INGLESA

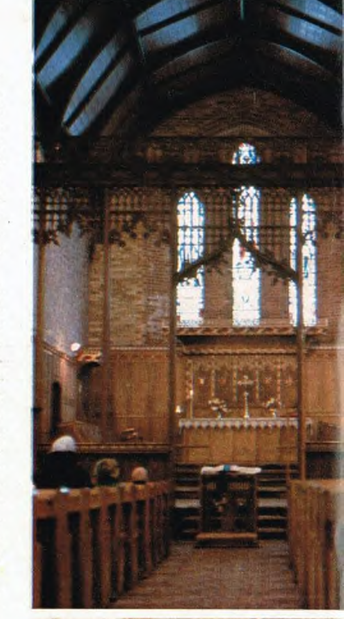
No fue ése, sin embargo, el atentado más grave contra la soberanía nacional en las Malvinas. El 2 de enero de 1833 fondeó en Puerto Soledad la fragata inglesa *Clio*, que al mando del capitán John James Onslow ocupó militarmente la colonia sin que se concretara la resistencia que en un principio amagó el teniente coronel de la marina argentina José María Pinedo. Al día siguiente comenzó a ondear el pabellón británico en las Malvinas y aún no ha dejado de hacerlo. Fue momentáneamente arriada el 26 de agosto de 1833, después que una partida de gauchos al mando del entrerriano Antonio Rivero dio muerte a cinco importantes personajes de la isla y se convirtió durante varios meses en única autoridad del archipiélago. Si fue un episodio inspirado por el sentido patriótico ante la usurpación extranjera o un simple hecho delictivo es algo que los historiadores aún están debatiendo. Lo cierto es que desde el 26 de agosto de 1833 hasta el 10 de enero de 1834 la bandera inglesa no flameó sobre las islas. Sólo volvió a hacerlo cuando regresaron las fuerzas de ocupación inglesa y los gauchos alzados fueron llevados al continente.

La usurpación británica y la firme actitud que mantuvieron al respecto todos los gobiernos argentinos convirtieron a las Malvinas en objeto de una larga serie de reclamaciones, planteadas inclusive ante las Naciones Unidas. La restitución de las islas a la soberanía nacional ha tomado así el carácter de una lenta negociación diplomática, que en el último decenio ha sufrido el impacto de dos sucesos muy difundidos. El primero fue el vuelo del aviador argentino Miguel Fitzgerald, que en 1964 piloteó una avioneta con la que finalmente descendió en las cercanías de la capital malvinense, plantó la bandera nacional sobre el improvisado campo de aterrizaje —una pista de carreras cuadreras— y levantó vuelo para emprender seguidamente el regreso al continente.

El periodismo mundial se ocupó nuevamente del archipiélago el 28 de septiembre de 1966, cuando dieciocho jóvenes encabezados por Dardo Cabo cumplieron la llamada "Operación Cóndor". En pleno vuelo desviaron un avión de Aerolíneas Argentinas que se dirigía a Río Gallegos, en el que viajaba el gobernador del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, e hicieron aterrizar la máquina en el aeródromo de Puerto Stanley, donde permanecieron tres días y al que rebautizaron "Puerto Rivero". A su regreso fueron procesados y sentenciados por la justicia argentina por el apoderamiento de la aeronave.

HORIZONTES NUEVOS

Las innumerables gestiones y conversaciones realizadas a lo largo de más de 130 años han tomado actualmente un nuevo cariz en virtud de un acuerdo celebrado entre Gran Bretaña y la Argentina para intensificar y estrechar las comunicaciones entre las islas y el territorio continental. Entre otras cosas, el convenio ha resuelto el problema de la documentación de los isleños, que









El culto anglicano (1, interior del templo en Puerto Stanley) predomina ampliamente entre los habitantes de las Malvinas, cuyas únicas perspectivas de trabajo están representadas por las estancias ovinas del interior, el comercio o la Falkland Islands Company (2, grupo de empleados dirigiéndose a la administración de la empresa). También la educación se halla muy limitada para los pobladores de las islas (3, aula de la única escuela elemental de Puerto Stanley), ya que no hay en el archipiélago facilidades para realizar estudios superiores. Ese panorama comenzó a modificarse desde que se abrió la posibilidad de estudiar en establecimientos del continente.

4) Un miembro del cuerpo de seguridad de las islas contempla junto a algunos pobladores el aeródromo levantado en Puerto Stanley por la Fuerza Aérea Argentina.

5) Frente de la casa principal de la poderosa Falkland Islands Company.



Orcadas del Sur: la dotación del observatorio durante una ceremonia.

pueden hoy transitar libremente por toda la República, trasladarse al continente para su atención médica e incluso cursar estudios secundarios y superiores (en las islas sólo se imparte instrucción primaria) en instituciones docentes de Buenos Aires y otras ciudades. Aún mayor significación reviste el establecimiento de comunicaciones aéreas regulares entre Puerto Stanley y el continente. El 15 de noviembre de 1972 un avión de Líneas Aéreas del Estado (LADE) aterrizó en el aeropuerto construido poco antes por personal de la Fuerza Aérea Argentina, del Ejército y de Vialidad Nacional a cinco kilómetros de la capital malvinense. Desde entonces la bandera argentina ondea junto a la británica en la cabecera de la pista.

A principios de 1973 los malvineros comenzaron a consumir frutas y verduras cosechadas en el continente y transportadas por el vuelo que une cada ocho días Comodoro Rivadavia con Puerto Stanley. Anteriormente, la única oportunidad de conseguir alimentos frescos era la llegada del buque que hace la carrera entre el archipiélago y Europa: antes de dirigirse a las islas se abastece en Mar del Plata de algunos productos apreciados por los isleños. No hace mucho causó conmoción entre los malvineros un radioaficionado local que logró captar por primera vez —utilizando en el archipiélago una antena especialmente transportada desde el continente— emisiones de varios canales de televisión argentinos, abriendo así la posibilidad de que las islas incorporen ese adelanto a su vida cotidiana. Hasta hace poco los únicos medios de comunicación eran la radio de Puerto Stanley, que transmite intermitentemente noticias de la B.B.C. de Londres y algunos programas musicales, y un periódico mensual mimeografiado.

En el plano económico las nuevas relaciones también son promisorias. En agosto de 1972 la Corporación Argentina de Productores (CAP) inició conversaciones para adquirir en las islas 20 000 ovinos destinados a ser faenados en el frigorífico de Puerto Deseado. Estas y otras gestiones van abriendo un nuevo panorama a la economía insular, que deberá complementarse con la de otras regiones del país. Desde hace más de un siglo el principal recurso del archipiélago son los ovinos (unos 650 000), que se adaptaron perfectamente al medio y son criados en grandes estancias. Es, prácticamente, la única actividad productiva, ya que la pesca tiene sólo carácter deportivo, la agricultura carece de importancia (se cultivan papas y alguna que otra hortaliza en pequeñas quintas familiares) y la industria está representada por una pequeña fábrica de gaseosas propiedad de la poderosa Falkland Islands Company.

Esta compañía, que remonta sus orígenes al año 1851, monopoliza casi por entero la vida económica del archipiélago. Más de la mitad de las tierras son de su propiedad; posee un muelle propio en Puerto Stanley y almacenes que surten a los pobladores, además de controlar casi todo el comercio exterior del archipiélago.

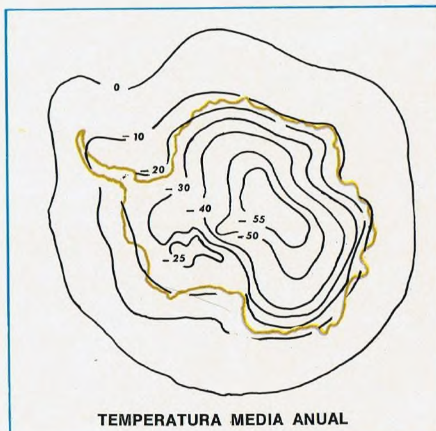
LAS MALVINAS SE ACERCAN

La capital malvinense, que agrupa a unos 1100 habitantes (la población total de las islas alcanza a los 2100, todos de habla inglesa), es la única ciudad del archipiélago y su aspecto recuerda el de algunas aldeas británicas. Techos de cinc a dos aguas, madera, mampostería y colores vivos son los rasgos más comunes de las construcciones, que cuentan casi siempre con una pequeña galería protegida por vidrios donde los pobladores cultivan plantas y flores con singular devoción. Las infaltables chimeneas erizan los techos de las casonas y despiden humo casi permanentemente pues el frío y la humedad obligan a mantener encendidas las estufas, que consumen sin cesar la abundante turba del archipiélago.

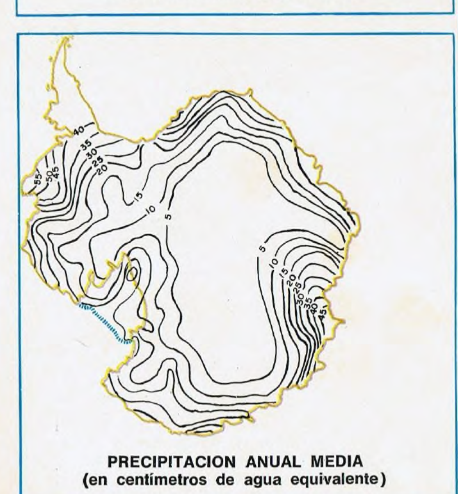
Prolija, con calles asfaltadas que no se ven en el resto de la isla —los caminos del interior son simples huellas que comunican las estancias entre sí—, Puerto Stanley inicia su actividad a las 8:30 haciendo gala de una puntualidad británica. A esa hora abren los comercios y las oficinas y los empleados se dirigen a su trabajo a pie o en bicicletas: los automotores se usan más que nada para viajar al interior del territorio. Después de la pausa que impone el almuerzo, la actividad se reanuda hasta las 19, hora en que algunos se dirigen a los distintos clubes sociales y otros a las tradicionales *pubs* (se pronuncia pabs) o tabernas.



PERFIL DEL CONTINENTE ANTARTICO



TEMPERATURA MEDIA ANUAL



PRECIPITACION ANUAL MEDIA
(en centímetros de agua equivalente)

LA GEOGRAFIA DEL VIENTO

"El pedazo de madera más largo que existe en esta isla es el lápiz con que estoy escribiendo", comentó en 1770 un oficial de la marina británica. Definía de esa manera una de las características más peculiares de la naturaleza malvinense: la total ausencia de árboles. Situado entre los 51° y 52°45' de latitud sur y los 57°41' y 61°27' de longitud oeste, el archipiélago abarca más de 200 islotes e islas que totalizan 11 718 kilómetros cuadrados de superficie. La mayor extensión, sin embargo, corresponde a las islas Gran Malvina (4352 km^2) y Soledad (6306 km^2), que están separadas por el estrecho de San Carlos y presentan un contorno sumamente irregular, labrado por la acción de los glaciares, y costas erizadas de promontorios rocosos. Visto desde el aire, el terreno se parece al de la Patagonia y presenta de trecho en trecho grandes extensiones de color pardo: son los turbales, principal fuente energética isleña y complemento indispensable de la vida de los pobladores, pues con turba se alimenta la calefacción de sus hogares.

Ondulante, quebrado, el territorio malvinense está formado por colinas bajas y mesetas que alternan con pequeños valles surcados por breves arroyos y ríos. Esta abundancia fluvial se debe a las copiosas lluvias que riegan las islas, que distan mucho de soportar temperaturas gélidas: la media térmica anual oscila alrededor de los seis grados centígrados y las mínimas medias no bajan de los dos grados; ello se explica por la neutralización de los fríos antárticos por el Atlántico, lo que determina temperaturas relativamente elevadas para esa latitud, pero no impide que fuertes vientos barran permanentemente casi todo el archipiélago, debido a la ausencia de barreras orográficas. En efecto, las escasas formaciones montañosas se elevan a poca altura: el cerro más elevado, en la Gran Malvina, no pasa de los 770 metros.

Antaño abundaba en las Malvinas una variedad de pasto muy nutritivo denominado *tussock,* pero el ganado acabó con él alterando así el medio natural y provocando un empobrecimiento general de la fauna avícola. Por esta causa desapareció el *warrah* o perro malvinero hace más de medio siglo; los principales representantes de la fauna autóctona son hoy los pingüinos, albatros, petreles, ostreros, biguás y otros plumíferos de hábitos marinos. Zorros patagónicos y liebres europeas —ambos introducidos por los colonizadores— son la presa favorita de los pobladores que gustan de la caza. El océano, a su vez, es el *habitat* de una riquísima fauna que incluye mamíferos como la foca y el lobo marino, este último tenazmente perseguido por las goletas loberas durante el siglo pasado y principios del actual.

1-ISLAS SANDWICH DEL SUR

I. ZAVODOVSKI
ISLAS TRAVERSE
I. LESKOV
I. VISOKOI
OCÉANO
ISLAS CANDELARIA
I. CANDELARIA
I. VINDICACIÓN
MAR
I. SAUNDERS
DEL
I. JORGE
SCOTIA
I. BLANCO
ATLÁNTICO SUR
Pasaje de Forster
GRUPO TULE DEL SUR
I. BELLINGSHAUSEN
I. MORRELL
I. COOK

Escala 1 : 2 500 000
0 20 40 60 km
Proyección Mercator
Oeste de Greenwich

OCÉANO AT
I. RASA
IS. SEBALDES
C. TERRIBLE
B. San Francisco de Paula
TRINIDAD
I. DE BORBÓN
IS. DEL PASAJE
I. DE GOICOECHEA
I. SAN RAFAEL
Bahía San Julián
I. SAN JOSÉ
ISLA GRAN MALVINA
Estrecho de San Carlos
I. ÁGUILA
I. JORGE
I. PELADA
MAR
I. BEAUCHÊNE
Proyección Conforme de Gauss
Oeste de Greenwich

3-ISLAS SHETLAND DEL SUR

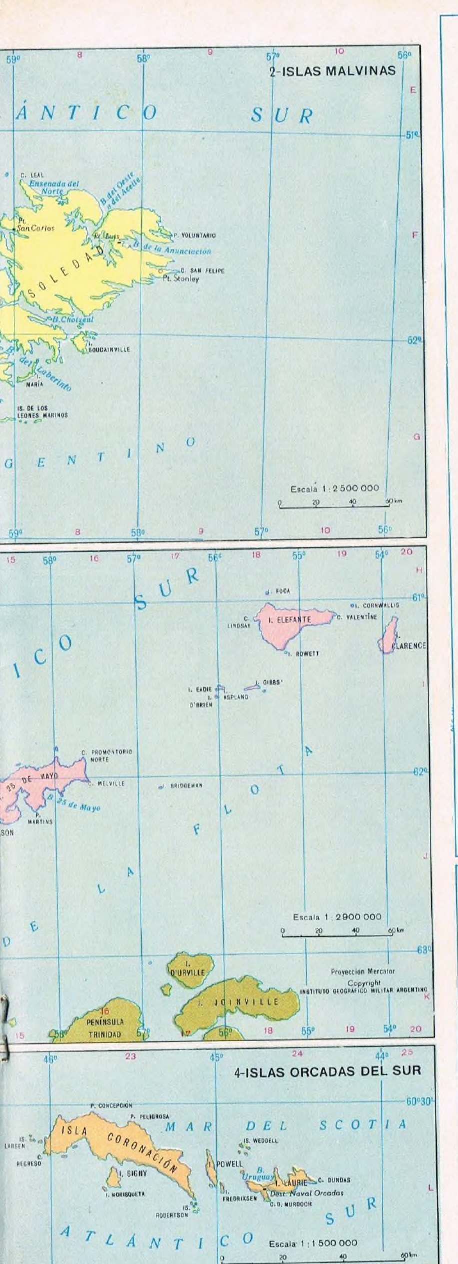
OCÉANO ATLÁN
Estr. Nelson
I. ROBERTS
Estr. MacFarlane
C. GRL. ALVARADO
B. Blythe
I. GREENWICH
Dest. Naval Pte. Cámara
P. ALFILER
I. LIVINGSTON
I. RUGOSA
I. NEVADA
B. Sur
Est. Larrea
C. CONWAY
C. GRANVILLE
I. DECEPCIÓN
Dest. Naval Decepción
I. SMITH
C. JAMES
MAR
I. BAJA
C. WALLACE
Oeste de Greenwich

5-ISLAS GEORGIAS DEL SUR

I. TRINIDAD
I. PÁJARO
C. BULLER
I. PRINCIPAL
C. CONSTANCIA
B. Descubrimiento
C. DEMIDOV
B. Sudoeste
ISLA SAN PEDRO
Pt. Leith
B. Cumberland
Grytviken
C. NÚÑEZ
OCÉANO
MAR
IS. ANNENKOV
B. San Andrés
C. CARLOTA
IS. PICKERSGILL
DEL SCOTIA
ATLÁNTICO SUR
I. COOPER
C. DESENGAÑO
Escala 1 : 2 500 000
0 20 40 60 km
Proyección Mercator
Oeste de Greenwich

SITUACIÓN RELATIVA

IS. INACCESIBLES
OCÉANO
Proyección Mercator
Oeste de Greenwich



BASES Y DESTACAMENTOS ARGENTINOS EN LA ANTARTIDA

Denominación	Fecha de inauguración	Posición geográfica Latitud sur	Longitud oeste	Altitud sobre el nivel del mar
1. Base de Ejército General Belgrano (permanente)	18 enero 1955	77º 47'*	38º 14'*	32 m
2. Estación Científica Almirante Brown (permanente)	8 abril 1951	64º 53'	62º 53'	7 m
3. Destacamento Naval Orcadas (permanente)	22 febr. 1904	60º 45'	44º 43'	4 m
4. Destacamento Naval Petrel (permanente)	22 febr. 1967	63º 28'	56º 17'	18 m
5. Base de Ejército Esperanza (permanente)	17 dic. 1952	63º 24'	56º 59'	11 m
6. Base Aérea Teniente Benjamín Matienzo (permanente)	15 marzo 1961	64º 58'	60º 04'	25 m
7. Base Aérea Vicecomodoro Marambio (permanente) .	29 oct. 1969	64º 14'	56º 38'	196 m
8. Destacamento Naval Decepción (ocupado sólo temporariamente)	25 enero 1948	62º 55'	60º 46'	8 m
9. Base de Ejército Alférez de Navío Sobral (ocupada sólo temporariamente)	2 abril 1965	81º 04'	40º 30'	105 m
10. Destacamento Naval Teniente Cámara (desocupado)	1º abril 1953	62º 36'	59º 55'	22 m
11. Destacamento Naval Melchior (desocupado)	31 marzo 1947	64º 20'	62º 59'	8 m
12. Base de Ejército General San Martín (desocupada)	21 marzo 1951	68º 08'	67º 08'	10 m
13. Estación Científica Ellsworth (levantada)	2 febr. 1959	77º 35'	42º 10'	...
14. Estación de Apoyo Nº 1 de la Fuerza Aérea Argentina (levantada)	20 abril 1965	69º 31'	62º 29'	...

* La posición de esta base varía porque está instalada sobre la barrera de hielo de Filchner.

DATOS ESTADISTICOS DE LAS MALVINAS

Superficie: 11 718 km².

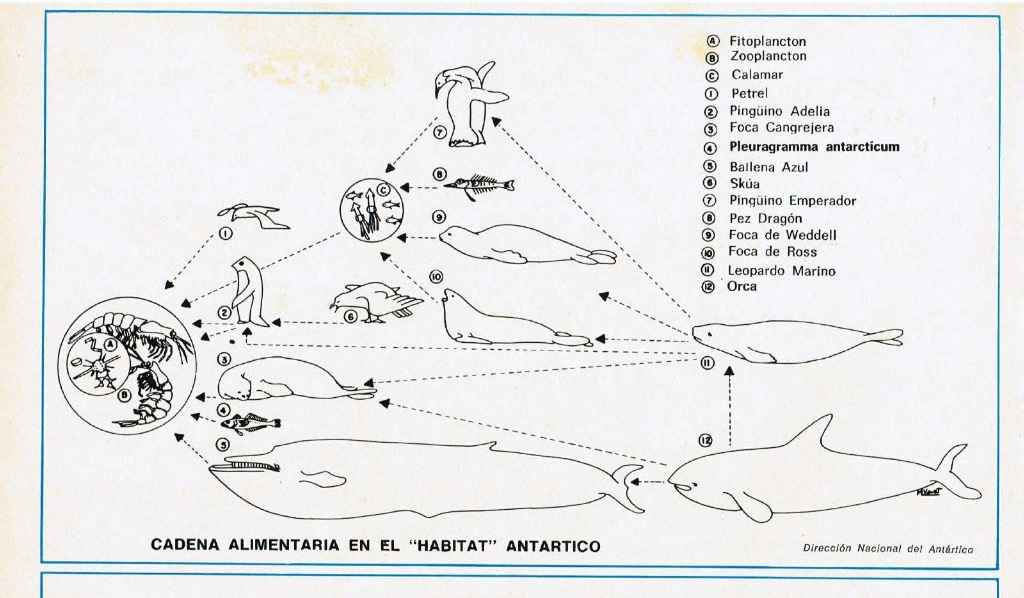
Las dos islas principales son la Gran Malvina (4352 km²) y la Soledad (6308 km²), separadas por el estrecho de San Carlos. Integran el archipiélago otras 200 islas menores.

Situación geográfica: Archipiélago del Océano Atlántico, situado entre los 51º y 52º 45' de latitud sur y 57º 41' y 61º 27' de longitud oeste del meridiano Greenwich. Está a 500 km al SE del cabo Vírgenes (Santa Cruz) y a 400 km al NE del cabo San Diego (Tierra del Fuego). Pertenece a la República Argentina y forma parte del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, cuya capital es Ushuaia.

Población: 2500 habitantes (aprox.).

Ciudad principal: Puerto Stanley, en la isla Soledad, con 1400 habitantes.

Actividades económicas: La principal es la cría de ganado ovino. Existen aproximadamente 640 000 ovejas, que permiten una exportación de 2 300 000 kg de lana anuales.



CADENA ALIMENTARIA EN EL "HABITAT" ANTARTICO

Dirección Nacional del Antártico

LOS RIGORES DEL CLIMA

Base	Temperatura					Viento	Nubosidad		Precipitación
	media anual	media mensual mayor	media mensual menor	máxima absoluta (fecha)	mínima absoluta (fecha)	Velocidad media y dirección prevaleciente	% de días totalmente cubiertos	% de días despejados	anual media (en mm de agua)
Belgrano	—22,3°C	—6,0°C (enero)	—32,9°C (agosto)	6,8°C (4-1-67)	—57,2°C (18-8-67)	17,3 km/h (S)	46	21	308 mm
Brown	—2,6°C	1,8°C (enero)	—6,8°C (julio)	10,0°C (29-1-55)	—29,2°C (9-8-58)	7,2 km/h (S)	72	8	...
Orcadas	—4,5°C	0,4°C (febrero)	—10,6°C (julio)	12,6°C (6-4-57)	—40,1°C (3-8-04)	16,6 km/h (NO)	87	2	409 mm
Petrel	—7,1°C	0,2°C (diciembre)	—15,6°C (mayo)	10,3°C (14-3-67)	—32,0°C (15-6-69)	21,2 km/h (S)	65	7	200 mm
Esperanza	—5,3°C	0,4°C (enero)	—10,6°C (junio)	14,6°C (20-10-56)	—32,1°C (28-8-55)	28,1 km/h (SO)	63	11	446 mm
Matienzo	—11,6°C	—1,0°C (enero)	—21,7°C (agosto)	13,1°C (16-3-65)	—44,4°C (5-8-64)	18,0 km/h (SO)	51	10	17 mm
Decepción	—3,0°C	1,1°C (enero)	—8,7°C (julio)	10,0°C (19-1-55)	—30,0°C (21-8-52)	22,3 km/h (SO)	81	3	407 mm
Tte. Cámara	—2,9°C	1,0°C (enero)	—8,5°C ((julio)	11,5°C (11-10-59)	—30,0°C (12-8-58)	22,3 km/h (O)	70	10	494 mm
Melchior	—3,6°C	1,0°C (enero)	—9,3°C (julio)	9,2°C (30-1-50)	—36,6°C (9-8-58)	12,2 km/h (S)	65	7	1189 mm
San Martín	—5,3°C	1,5°C (enero)	—12,1°C (julio)	7,0°C (16-4-51)	—40,0°C (14-7-51)	16,9 km/h (E)	69	11	...

No se incluyen datos de las bases Marambio y Sobral por ser de reciente creación la primera y estar ocupada sólo en forma intermitente la segunda.

Allí los parroquianos —entre los que brillan por su ausencia las mujeres— comentan las novedades del día consumiendo cerveza y *whisky*. A las 22 cesa el expendio de bebidas alcohólicas, los lugares de reunión cierran sus puertas y poco después las calles se vacían: todo el mundo está en su casa.

Los jóvenes, por su parte, suelen organizar fiestas y bailes en alguno de los dos salones de reunión que tiene la ciudad, o asisten al único cine de la isla. Las proyecciones son uno de los medios que mejor les permiten seguir la evolución de los usos y las costumbres: largos cabellos en los varones y minifaldas en las jovencitas revelan que la influencia de la moda también se extiende al archipiélago. Sin embargo, el futuro no les ofrece muchas oportunidades a los jóvenes. El gobierno inglés beca anualmente a los dos mejores alumnos de la isla para seguir estudios en Gran Bretaña; los demás difícilmente pueden costearse una educación en Europa y sólo les queda la posibilidad de emplearse en un comercio o en alguna de las estancias del interior del archipiélago, donde obtienen remuneraciones que les permiten vivir sin apremios. No es casual, entonces, que sea la juventud la que muestre creciente interés por conocer las características del resto del país, ignorado totalmente por la educación oficial, hasta el punto de que la geografía argentina se estudia en el capítulo correspondiente a Sudamérica. Son ellos, precisamente, los que califican con términos elogiosos —pero prudentes— el establecimiento de vuelos regulares y los otros intentos por regularizar las relaciones con el continente. Es que se trata, al fin y al cabo, de su país, un concepto que les demandará tiempo asumir plenamente porque 140 años de ocupación británica no se borran de la noche a la mañana.



El rompehielos General San Martín *en plena campaña antártica.*

ESA ANTARTIDA NUESTRA

Son nada menos que cinco millones de kilómetros cuadrados, de los cuales más de 981 000 constituyen la tierra firme, superficie superior a la de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Mendoza, San Juan y Río Negro sumadas. Los otros cuatro millones son en gran parte mar y, en las proximidades del territorio antártico, compactas masas de hielo. Son los departamentos Islas del Atlántico Sur y Sector Antártico Argentino del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Comprenden los archipiélagos de las Georgias del Sur, las Sandwich del Sur, las Orcadas del Sur, las Shetland del Sur y otras islas, además de la porción de territorio continental antártico que la geografía, la historia y una permanente presencia física que se remonta a casi tres cuartos de siglo atrás colocaron bajo la soberanía argentina.

Refieren antiguas crónicas que en 1578 el corsario británico Francis Drake fue empujado por las tormentas muy al sur del cabo de Hornos. Según algunos, navegó entonces por el tempestuoso pasaje que hoy lleva su nombre, pero no alcanzó a llegar a la *ignota Terra Australis* de cuya existencia hacía tiempo que sospechaban los geógrafos. El descubrimiento oficial de las Shetland del Sur, pórtico de nuestra Antártida, lo hizo en 1819 William Smith, pero las islas eran visitadas desde mucho antes por embarcaciones foqueras argentinas que mantuvieron en secreto su hallazgo, ya que la abundancia de animales hacía del archipiélago un codiciado coto. Comenzaron después a arribar foqueros y balleneros de todas las nacionalidades y muchos navegantes exploraron la región, entre ellos Bellingshausen y Weddell, que dejaron sus respectivos apellidos a otros tantos mares. Llegaron luego otros viajeros con intenciones científicas: el francés D'Urville, el norteamericano Wilkes, el inglés Ross. En 1848 Luis Piedra Buena, grumete del pailebote yanqui *Davison*, navegó más al sur de los 68° de latitud y en 1851 volvió a hacerlo, esta vez cazando lobos y focas cerca de la Península Antártica (la Tierra de Graham de norteamericanos e ingleses). Por esos años ya los loberos habían reconocido parte de las costas del continente blanco, sin atreverse a penetrar en la helada inmensidad que se extendía hacia el sur. Quien primero lo intentó fue el sueco Otto Nordenskjöld, que en 1901 pasó por Buenos Aires rumbo al Antártico y condujo a bordo al entonces alférez de la armada argentina José María Sobral. En febrero de 1903 su nave —la *Antarctic*— fue aprisionada y destrozada por la presión brutal de los hielos, y se hundió dejando a los expedicionarios sin posibilidad al-

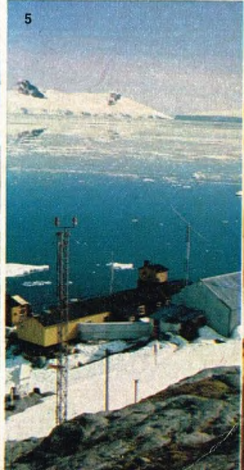


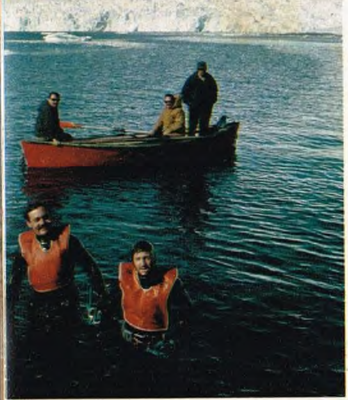


Las investigaciones meteorológicas (1, lanzamiento de un globo sonda) y de otros tipos (2, buceo autónomo en la Estación Científica Almirante Brown) son metas importantes de las campañas antárticas, que cuentan con gran apoyo logístico (3, vista de la pista de vuelo para helicópteros del transporte Bahía Aguirre) *; también son importantes los estudios de biología (4). Hombres y bases quedan durante largas jornadas inmersos en un paisaje helado, que alcanza a menudo grados de belleza extraordinaria (5, vista de Puerto Paraíso, Estación Científica Almirante Brown).*

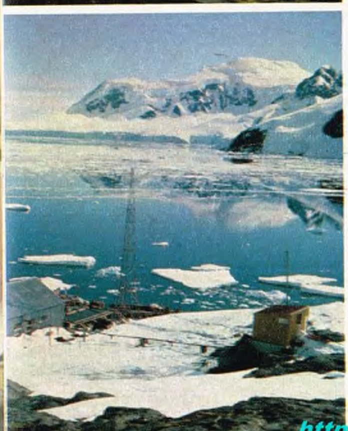
(Fotos Dirección Nacional del Antártico)











guna de regreso. Los náufragos lograron sobrevivir casi milagrosamente durante varios meses y finalmente fueron rescatados por la corbeta argentina *Uruguay*, que comandada por el capitán Julián Irízar se aventuró hasta los 64° 30' de latitud austral. Al año siguiente esta nave volvió a dirigirse a los mares glaciales antárticos, esta vez llevando a las Orcadas del Sur a los integrantes del destacamento argentino que se haría cargo del observatorio meteorológico cedido a la República por el explorador escocés Guillermo Bruce; el 22 de febrero de 1904 se izó en el observatorio la bandera nacional y simultáneamente se creó la primera estafeta postal antártica.

FUNDANDO BASES

Desde entonces la presencia argentina en la región se acentúa sin pausa, a pesar de la lucha incesante que las distintas misiones han debido entablar para asegurarse la supervivencia en esos inhóspitos parajes. En 1927 fue instalada en las Orcadas una estación radioeléctrica, y durante los años posteriores se hicieron estudios mareográficos, se colocaron faros y balizas y se efectuaron diversos relevamientos hidrográficos. En 1947 se llevó a cabo una de las expediciones más importantes: intervinieron en ella tres transportes de la Armada, dos patrulleros, dos remolcadores y un ballenero. La tarea cumplida por la expedición fue amplísima: entre otras cosas, se instaló un nuevo observatorio, fue explorada detenidamente la isla Decepción y se reconoció la costa de la Tierra de San Martín. Ese mismo año un avión de la Armada comandado por el contraalmirante Portillo realizó el primer vuelo argentino a la Antártida. La instalación de bases y destacamentos tomó a partir de entonces un ritmo constante y activo. En 1948 fue instalado el Destacamento Naval Decepción; en 1951 la estación científica Almirante Brown y la base de ejército General San Martín, y en 1952 la base Esperanza. En 1953 se inauguró el destacamento naval Teniente Cámara, seguido luego por las bases General Belgrano (1955), Teniente Matienzo (1961) y Sobral (1965). En 1967 la Marina de Guerra construyó la base Petrel y en 1969 se instaló, a cargo de la Aeronáutica, la base Vicecomodoro Marambio, destinada a convertirse en centro principal de la actividad aérea argentina en el Antártico mediante la construcción de una pista de casi 2000 metros de extensión, que permite el aterrizaje y despegue sobre ruedas de grandes aviones.

Esos y otros jalones se fueron colocando a medida que la experiencia acumulada hacía más familiar la zona. En los últimos años se registraron meritorios e importantes progresos en el conocimiento cabal de la región, como el vuelo que cumplieron en 1962 dos aviones navales: despegaron de Río Gallegos y aterrizaron en las proximidades de la isla Robertson, después en la estación científica Ellsworth y finalmente en el Polo Sur, donde enarbolaron por primera vez el pabellón nacional (6 de enero) y colocaron una placa de bronce como homenaje a Amundsen y Scott, los primeros en alcanzarlo. Tres años más tarde una escuadrilla de la Fuerza Aérea Argentina realizó un vuelo transpolar, y en 1965 el Ejército cumplió una proeza aún más difícil: llegar por tierra hasta el Polo Sur y plantar allí por tercera vez el pabellón nacional. La expedición, que a lo largo de su desarrollo mantuvo en vilo al periodismo de todo el país, se denominó "Operación 90" y fue comandada por el entonces coronel Jorge Edgard Leal, quien al frente de diez hombres perfectamente adiestrados partió de la base militar General Belgrano el 26 de octubre. Al cabo de casi un mes y medio de marcha a través de un territorio que no escatima trampas ni dificultades (grietas de hielo tapadas por la nieve, ondas magnéticas que impiden las radiocomunicaciones, vientos que soplan a cientos de kilómetros por hora), los expedicionarios cumplieron su objetivo: era el 10 de diciembre de 1965.

MISTERIOS BAJO EL HIELO

La Primera Expedición Terrestre Argentina al Polo Sur, como también se denominó la "Operación 90", no fue, por supuesto, una hazaña aislada, sino la coronación de un esfuerzo que lleva casi setenta años y que ha permitido desentrañar algunos de los misterios que oculta la hosca naturaleza antártica. Otros todavía están por ser revelados y a eso se dedican primordialmente las dotaciones argentinas dispersas en ese enorme abanico blanco que se abre entre los 25 y los 74 grados de longitud oeste, siguiendo el arco

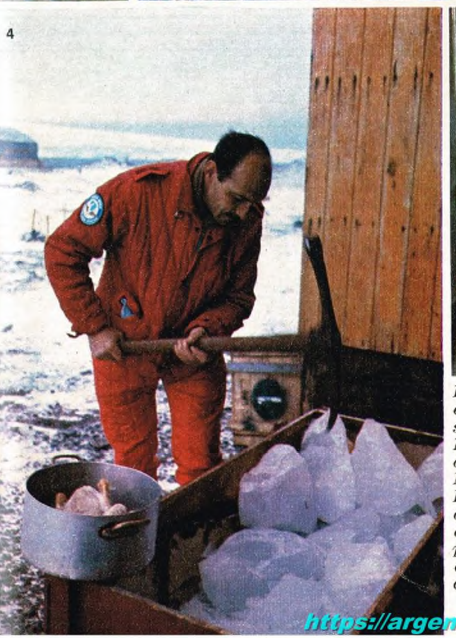
del paralelo 60° S y clavando su vértice en el mismo Polo Sur. Es como una inmensa porción de torta que abarca islas, mares, hielos y tierra firme. Desde ésta, precisamente, tiende su brazo la Península Antártica o Tierra de San Martín, que se proyecta hacia el norte flanqueada por los mares de Weddell y de Bellingshausen y por el Pacífico Sur, y hunden su extremo septentrional en el mar de la Flota, cerca de las Shetland. Curiosamente, no se trata de una península que sufre el embate del oleaje sobre sus costas: excepto en algunos puntos, su litoral está ceñido por un cinturón de hielo que iguala el mar y la tierra, ambos blancos y congelados. Por eso durante muchos años se ignoró la existencia de las islas Berkner (en el extremo sur del Mar de Weddell) y Alejandro I (al oeste de la Península Antártica); sólo los sondeos sísmicos permitieron determinar el relieve del terreno oculto bajo esa formidable costra helada que señorea, omnipresente, el dilatado continente blanco. Mediante perforaciones, análisis de las muestras obtenidas y otros procedimientos se comprobó que los hielos y el terreno aprisionan partículas de polvo cósmico, microorganismos y otros organismos ya fosilizados, y hasta aire fósil comprimido por una presión de varias atmósferas; también se sabe que el continente encierra carbón, petróleo, uranio, cobre y otros minerales en cantidades aún desconocidas, pero que sin duda constituyen una reserva estratégica.

Por si ello fuera poco, la Antártida gobierna el clima de una inmensa porción del globo terrestre, incluido desde luego nuestro país: conocer sus claves es anticiparse a los fenómenos meteorológicos; dominarlos —proyecto que parece fantasioso pero que nadie puede asegurar que sea irrealizable en el futuro— significaría poseer una herramienta vital para mejorar las condiciones de vida de inmensas regiones. Por esas y otras razones nuestro territorio antártico debe ser investigado, recorrido, hurgado, "soberanizado" permanentemente por hombres que viven, trabajan y estudian durante meses en estrechos refugios excavados en el hielo, encerrados en bases que han sido cubiertas hace años por la nieve acumulada.

VIENTOS, TEMPANOS Y AURORAS

El continente antártico, con 14 millones de kilómetros cuadrados, es más extenso que Europa y que

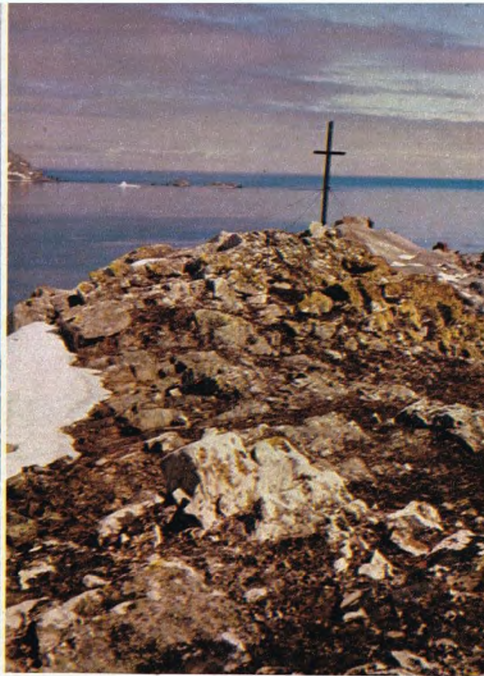






Los vehículos de transporte (1) utilizados en la Antártida están provistos de orugas para que puedan desplazarse sobre las nieves eternas que entorpecen la movilidad (2). Ni las nevadas ni el frío han impedido, de todos modos, la construcción de la base Vicecomodoro Marambio (3, Hércules C-130 en operaciones de descarga). Las tareas domésticas, como la de juntar hielo para fabricar agua (4), se realizan en medio de una camaradería que se expresa cotidianamente en múltiples oportunidades: por ejemplo, a la hora de la cena o del almuerzo, celebrados a veces bajo varios metros de hielo, como ocurre en la base General Belgrano (5).





Australia y tiene mayor altitud media que todos los demás: 2000 metros. Lo curioso es que esa altura no se debe a levantamientos geológicos sino a la acumulación milenaria de un manto de hielo que oculta casi por completo la tierra firme, sumergida en algunos puntos bajo 3000 metros de masa gélida. Si ese hielo (el 80 % del que hay en el mundo) se derritiera, el nivel de los océanos aumentaría unos 60 metros, reduciendo la superficie de tierras emergidas en todo el globo en una tercera parte y causando, claro está, una hecatombe inimaginable. Algunos científicos opinan que eso ocurrirá tal vez dentro de unos 10 000 años, pero en todo caso no será en forma repentina sino mediante un lento proceso, bien estudiado por quienes viven en la Antártida: el hielo del casquete polar fluye imperceptiblemente hacia la periferia formando glaciares y "barreras de hielo" que amurallan miles de kilómetros de costa; una de las barreras más extensas es la de Filchner, que está íntegramente dentro del sector argentino. Con cierta regularidad, la masa próxima al mar se resquebraja y témpanos colosales se desprenden iniciando así un lento viaje hasta licuarse en aguas más cálidas. Algunos de ellos son verdaderas islas que sorprenden por sus dimensiones: a veces miden más de 100 kilómetros de frente y derivan transportando millares de pingüinos y otros representantes de la fauna antártica.

De todos modos, no es ése el fenómeno más curioso de la región: para deleite de los pocos que pueden contemplarlas, allí se ven mágicas auroras polares, debidas a un encadenamiento de factores cuyo principal protagonista es el sol, que brilla permanentemente durante varios meses —según la latitud— y luego desaparece por completo durante un lapso mayor, sumergiendo a hombres y bases en el prolongado paréntesis de la noche antártica. Otras veces la sorpresa está dada por los vientos, que al descender del elevado casquete polar soplan a 100, 200 300 km por hora y aún más, barriendo todo a su paso, reduciendo la visibilidad a cero cuando convertidos en *blizzards* (ventiscas) arrastran partículas de nieve, obligando a los hombres que salen al exterior a atarse entre sí o a un objeto que permanezca bien firme. O por el frío, que en el interior del continente suele descender a menos de 50° C bajo cero, congela a veces el aliento y lo deja adherido a la barba o el bigote como si fuera nieve. Claro que tales temperaturas también tienen sus ventajas; no hay en el mundo atmósfera más sana que la antártica: gérmenes y microbios patógenos no proliferan a tan bajas temperaturas. Allí no se conocen gripes, resfríos ni enfermedades infecciosas: esos males asechan a los hombres a su regreso, cuando se reintegran a la vida habitual con sus defensas orgánicas debilitadas por la prolongada "falta de uso".

Quienes se sienten a sus anchas en tales condiciones son los escasos habitantes autóctonos de la región: cuatro especies de pingüinos, la nívea paloma antártica, los petreles y gaviotas skúas, entre las aves; focas y leopardos marinos entre los mamíferos anfibios, y también las orcas, cachalotes y ballenas que merodean por los mares adyacentes. La flora se limita a un reducido número







La afluencia de turistas (1) a la Antártida es un claro indicio del interés que despierta la región en todos los que buscan horizontes de viaje novedosos. Los paisajes, extraordinariamente bellos (2, panorama de la isla Media Luna, Shetland del Sur), brindan dos atracciones principales: los témpanos y los pingüinos (3). Los viajeros tienen, además, la oportunidad de apreciar en forma directa (4) la esforzada tarea de quienes permanecen allí la mayor parte del año.

de líquenes, musgos y algunas gramíneas, y asimismo al increíble clavel antártico, que asoma a veces su sufrida corola entre las nieves.

EL DESAFIO DE LA SOLEDAD

En todos los casos la adaptabilidad de las especies a las condiciones imperantes en la región es el producto de una fascinante concatenación de fenómenos biológicos. El hombre —y el perro polar, introducido por él e indispensable en las bases— es la única especie intrusa que ha logrado asentarse en la zona, pero al precio de fabricarse su propio *habitat* empleando todos los recursos de la técnica. Para eso hubo de recorrer un camino que, si al principio se basó exclusivamente en proezas teñidas de heroísmo y tenacidad individual, hoy ha sido reemplazado por la organización y una compleja y armónica labor de equipo. El impetuoso aventurero antártico de antaño cedió paso hace tiempo a un trabajo silencioso, paciente y casi anónimo, que en nuestro sector cumplen varias decenas de hombres, civiles y militares, que dependen de un comando conjunto integrado por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea. El rompehielos *General San Martín*, el transporte *Bahía Aguirre* y varios aviones y helicópteros son la columna vertebral que asegura el sostén de las dotaciones antárticas. Con los abastecimientos asegurados y equipos radiotelefónicos que permiten establecer comunicación con las respectivas jefaturas y eventualmente con el resto del país, los contingentes polares son objeto de tareas de apoyo bien coordinadas. No obstante, el precio que impone la Antártida a quien decide vivir en ella se paga en forma individual e intransferible: la soledad y la lejanía respecto del resto del mundo son asumidas por cada persona a su modo, como una especie de viaje al interior de sí mismo.

Claro que el aislamiento contribuye a fortalecer el espíritu de grupo y a hacer menos áspera la campaña Patrullajes, exploraciones, experiencias científicas previamente planificadas, la observación de los fenómenos climáticos y muchas otras tareas ocupan las jornadas antárticas. Además, es preciso cumplir las actividades de rutina que impone la vida cotidiana: ordenar las habitaciones, cocinar, mantener los equipos y obtener agua fundiendo bloques de hielo, ya que no hay agua sin congelar en la región. Dentro de esa rutina uno de los mayores peligros es el de incendio, eventualidad para la cual están preparados todos los destacamentos, que cuentan con abundantes elementos para combatir el fuego. Es que la amarga experiencia de varias bases devastadas por las llamas demuestra que en ese aspecto ninguna prevención resulta exagerada. Para matar el tiempo libre quedan el ajedrez, el ping-pong, las prolongadas charlas de sobremesa, las periódicas conversaciones radiotelefónicas con los familiares a miles de kilómetros de distancia; se pueden incluso organizar "picados" en la nieve o cinchadas para hacer un poco de ejercicio, aunque sin quitarse los gruesos *anoraks* de colores vivos que protegen del frío y permiten una rápida localización en medio de la blancura predominante en toda la superficie del continente.



También los niños participan de los cruceros antárticos. El confort *de la motonave* Libertad *se lo permite.*

TURISMO Y SOBERANIA

Tal la vida en las bases que tienen día y noche, porque en la General Belgrano —la más meridional— el personal debe sobrellevar el crítico período de la noche austral, cuatro meses en los que el sol está ausente por completo y las tinieblas y las ventiscas reinan absolutas. Los hombres, refugiados en sus habitaciones enterradas en el hielo, se convierten entonces en extraños topos antárticos, y como la actividad científica y exploratoria se reduce casi a cero, pasar el tiempo se convierte en una de las preocupaciones principales. La rutina, madre del tedio y la apatía, debe ser combatida por todos los medios, desde la lectura, las partidas de ajedrez o los campeonatos de truco hasta la proyección de películas, el disfrute de la numerosa discoteca y, obviamente, el festejo de las fiestas patrias y los cumpleaños de cada uno de los integrantes del destacamento.

Sin llegar, por supuesto, a experimentar personalmente tales extremos, cada uno de los viajeros que visitan en verano el continente antártico, a bordo de los barcos que fleta la Dirección Nacional de Turismo, puede tomar cabal conciencia del esfuerzo que ha demandado y demanda la afirmación permanente de la soberanía argentina en la región y contribuir incluso a descubrir sus secretos. Sin restos de civilizaciones antiguas, sin poblaciones autóctonas, con el único folklore del viento ululante en la blanca inmensidad, la Antártida se está convirtiendo en un imán para el turismo nacional e internacional. Es que la aureola de misterio que la rodea y los paisajes sorprendentes que deparan los hielos hacen vivir a cada visitante la sensación de ser un protagonista más de la aventura antártica. A pesar de lo que podría suponerse, no priva allí la monotonía, porque la Antártida no es blanca, sino rosada, azul, verde, fantasmagórica en las formas que toma el hielo y asombrosa en las tonalidades que adquieren los témpanos al refractar los rayos del sol. Todos ellos son desprendimientos que flotan a la deriva, pero ninguno es igual a otro; algunos semejan catedrales, otros esculturas fantásticas, y los más, monstruos surgidos de alguna mitología ignorada. El color delata su edad. Los de tinte verde oscuro tienen a veces millares de años; el tiempo y la presión de sucesivas capas gélidas les hizo perder casi todo el oxígeno, de modo que llegan a quebrar los trépanos más duros cuando se intenta perforarlos. Los azules y los rosados son más jóvenes, pero no tanto como los blancos, que son los más nuevos.

Quienes visitan la región vuelven con los ojos llenos de sensaciones nuevas. En el barco, una serie de charlas, películas y proyecciones les imparten previamente los conocimientos indispensables para apreciar en todo su esplendor los fenómenos antárticos. Retornan generalmente con los témpanos y los amaneceres aprisionados en sus rollos fotográficos, dispuestos a mostrarlos con orgullo indisimulado a sus amigos. No es para menos: han viajado a un territorio que hasta hace poco permanecía vedado al hombre común y, posiblemente sin saberlo, han contribuido con su presencia a demostrar que esa porción del continente blanco es tan nuestra como La Rioja, San Luis o Jujuy.

PIRATERIA Y USURPACION



Buque argentino en Puerto Soledad, 1820 (óleo de E. Biggeri)

Durante el siglo XVIII las Malvinas sirvieron de base a muchas embarcaciones que pescaban y cazaban en las aguas de la región sin respetar en lo más mínimo la jurisdicción española. Por eso cuando en 1829 Luis Vernet fue nombrado autoridad máxima del archipiélago y sus adyacencias, y notificó a los capitanes que debían respetar las reglamentaciones de pesca y abstenerse de cazar el ganado cimarrón que proliferaba en las islas, la mayoría de ellos hizo caso omiso de la proclama.

No tardaron en producirse incidentes con tres goletas loberas de bandera norteamericana: *Harriet, Breakwater* y *Superior.* El 18 de agosto de 1831, luego de comprobársele diversas infracciones, la *Breakwater* fue detenida por orden de Vernet, pero días después el capitán de la nave copó la guardia armada que la custodiaba y puso proa a Estados Unidos. También la *Superior* quedó inmovilizada por desoír las advertencias previas, pero fueron la *Harriet* y su capitán —Gilbert Davison— los que protagonizaron un suceso de graves derivaciones. Davison, que al ser notificado prometió obedecer las reglamentaciones, las ignoró por completo; pescó cuanto quiso en la región y con el pretexto de reemplazar un ancla y su pertinente cadena traspasó clandestinamente el botín a otra nave. Un marinero desertor reveló a Vernet la maniobra, y tiempo después la *Harriet* fue apresada; el gobernador y el capitán de la nave decidieron entonces trasladarse a Buenos Aires para ventilar el asunto con las autoridades.

Apenas llegado, Davison se entrevistó con el cónsul norteamericano, George Slocum, que escuchó únicamente la versión del lobero y tomó partido a su favor reclamando ante las autoridades argentinas por presuntos agravios, a la vez que cuestionaba el derecho que asistía a los argentinos de ejercer autoridad sobre las islas. Para empeorar las cosas, al poco tiempo arribó la corbeta de guerra norteamericana *Lexington,* que en seguida partió de Buenos Aires a las Malvinas comandada por el capitán Silas Duncan.

A fines de diciembre de 1831 los malvinenses presenciaron el arribo de un barco de guerra que enarbolaba el pabellón francés. El 31 la nave recaló en el fondeadero y, al subir a bordo, Mateo Brisbane —mayordomo y piloto de los barcos de la colonia— y Enrique Netcalf —representante de Vernet en su ausencia— se encontraron con una doble sorpresa: el navío era norteamericano y su capitán los recibió con insultos y los arrestó inmediatamente.

Juan Lucio Almeida, que ha investigado prolijamente el episodio, narra que "durante los veintidós días que permaneció en la isla la corbeta, Duncan desplegó al máximo su actividad bucanera. Al frente de una fuerza de desembarco hizo ocupar los edificios principales, clavar los cañones, incendiar la pólvora, destrozar las huertas, violentar puertas y ventanas, saquear las propiedades particulares". La colonia de Puerto Soledad, trabajosamente levantada por Vernet y sus hombres a lo largo de varios años, quedó así desmantelada.

El atropello provocó indignación en Buenos Aires y, después de un violento intercambio de notas, Juan Manuel de Rosas —encargado de las relaciones exteriores de la Confederación— canceló la patente de cónsul de Slocum y entregó su pasaporte al encargado de negocios norteamericano Bayles, quien, ofendido, aconsejó a su país declarar la guerra "al insolente gobierno de Buenos Aires". El presidente Jackson, sin embargo, se limitó a mantener vacante la embajada de la Unión, con lo que el incidente quedó congelado.

Mayor resonancia histórica tuvo la acción de la fragata inglesa *Clio,* que arribó a Puerto Soledad el 2 de enero de 1833. Su comandante, John James Onslow, comunicó al teniente coronel de la Marina argentina José María Pinedo —capitán de la goleta de guerra *Sarandí,* que protegía el lugar— que tomaciales comunicándoles que estaba nombre de Su Majestad Británica; en consecuencia, al día siguiente la bandera argentina debía ser arriada para dejar sitio a la británica. El teniente coronel reunió a sus ofiría posesión del archipiélago en dispuesto a resistir, lo que por otra parte señalaban sus instrucciones; todos lo apoyaron excepto Mateo Brisbane, que alegó su condición de súbdito inglés para no hacerlo. Sobre la actitud de los suboficiales, en cambio, hay dos versiones: la de Roberto Elliott, segundo de Pinedo, quien aseguró que apoyaron la idea de resistir, y la del propio Pinedo, que dice exactamente lo contrario. El hecho es que se realizaron algunos aprontes bélicos, pero finalmente, y no sin antes reiterar su protesta al capitán Onslow, Pinedo reembarcó a la guarnición de tierra y comunicó a los colonos que aquellos que quisieran seguirlo hallarían sitio en la *Sarandí.*

Parece que la actitud del marino argentino no fue totalmente compartida por sus hombres. Se sabe al menos que Brisbane, que se había negado a combatir contra el pabellón de su patria, manifestó a Pinedo que si estuviera en su lugar se batiría. De todos modos, la *Sarandí* no tardó en hacerse a la mar, aunque antes de retirarse Pinedo nombró comandante civil y militar de las islas Malvinas a Juan Simón, hecho puramente simbólico que no disimula su propia defección. El día 3 de enero de 1833 el pabellón británico comenzó a flamear sobre las islas. Todavía sigue allí.

EL COMIENZO

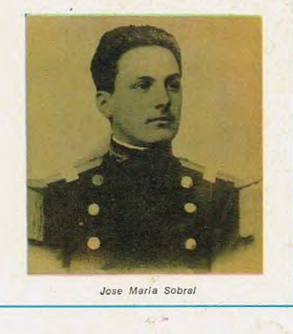
El 2 de noviembre de 1902 los tripulantes del *Scotia* vieron desde la cubierta cómo se alejaban los muelles del puerto de Edimburgo, que no volverían a ver por largo tiempo. La nave se dirigía a los mares antárticos para efectuar observaciones magnéticas, oceanográficas y meteorológicas, y desarrollar otras actividades científicas. Al frente de la expedición, organizada por la Real Sociedad de Geografía de Escocia, iba el experimentado explorador William Bruce.

Después de recalar en las Malvinas el navío alcanzó las latitudes antárticas, pero como los témpanos obstaculizaban seriamente la navegación, debió enfilar rumbo a las Orcadas del Sur. Poco después llegaron a este archipiélago y penetraron en una amplia bahía de la isla Laurie, donde resolvieron invernar, ya que el *Scotia* no tardó en quedar prisionero de los hielos. No tenían muchas alternativas, y mientras un grupo se preparaba a pasar el invierno dentro del buque, otro se dedicó a construir un albergue en tierra firme. Nació así la "Omond House", primera casa habitación de las Orcadas del Sur, hecha de madera y revestida exteriormente de piedras. No tardaron en agregársele una pequeña casilla, también de madera, donde se colocaron los instrumentos para mediciones magníficas, y varios pequeños refugios para observaciones meteorológicas.

Cuando el calor del siguiente verano licuó los hielos, Bruce zarpó rumbo a Buenos Aires y dejó en la base una dotación de seis hombres al mando de Robert Mossman, que había tenido a su cargo la principal estación meteorológica de Edimburgo. Bruce arribó a la Capital Federal en diciembre de 1903 y ofreció al jefe de la Oficina Meteorológica —por entonces dependiente del Ministerio de Agricultura— la venta de las instalaciones que había levantado en las Orcadas, siempre y cuando la operación apareciera como una donación suya al Estado argentino. Se comprometió, además, a transportar en el *Scotia* a la dotación argentina que se haría cargo del observatorio. El ofrecimiento despertó general entusiasmo y fue atendido, en primera instancia, por Carlos Ibarguren, subsecretario del Ministerio de Agricultura, que aprobó con calor la propuesta y la elevó al ministro, Wenceslao Escalante, quien no demoró, a su vez, en darle el visto bueno. Así fue como el 2 de enero de 1904 un decreto firmado por el presidente Roca aceptó la cesión de las instalaciones considerando "que es de alta conveniencia científica y práctica extender a dichas regiones las observaciones que se hacen en la isla de Año Nuevo y en el sur de la República".

El 21 de enero el *Scotia* partió del puerto de Buenos Aires conduciendo a Edgar Szmula, Hugo Acuña y Luciano Valette, los tres argentinos que iban a hacerse cargo de la estación bajo las órdenes de Mossman (y ayudados por el cocinero William Smith) hasta que se familiarizaran con el manejo de los instrumentos y los métodos de trabajo. El 22 de febrero de 1904 el pabellón nacional comenzó a flamear sobre la casa que habían levantado los expedicionarios del *Scotia:* había nacido la primera estación antártica argentina. Por decreto del Poder Ejecutivo Nacional Nº 1032 del año 1964 esa fecha fue declarada "Día de la Antártida Argentina".

EL RESCATE DE NORDENSKJOLD



Jose María Sobral

A fines de 1901 echó amarras en Buenos Aires el buque de bandera sueca *Antarctic,* que conducía una expedición científica comandada por el doctor Otto Nordenskjöld. Sus integrantes se aprovisionaron para la larga campaña antártica, y durante su estadía se incorporó al contingente el alférez de la marina argentina José María Sobral, que poco después de partir escribió que no recordaba "haber leído la descripción de una salida tan triste, tan sin despedidas, tan sin adioses como la nuestra; ninguna mano que agitase un pañuelo, ninguna voz de 'buen viaje' ". Una vez en la Antártida, los expedicionarios realizaron diversas investigaciones y construyeron un refugio en la isla Snow Hill, donde quedaron Nordenskjöld y otros científicos mientras el buque se dirigía a Ushuaia para reabastecerse.

Así lo hizo, y antes de regresar a los hielos el capitán convino con las autoridades argentinas que, si para abril de 1903 la expedición no había regresado, debía enviarse cuanto antes una misión de auxilio.

Como el plazo expiró sin que se tuvieran noticias, en octubre zarpó la corbeta *Uruguay,* de la Armada Argentina, al mando del teniente Julián Irízar. Cuando los marinos arribaron a la estación de Snow Hill estalló, incontenible, la alegría entre los científicos: el *Antarctic* había sido triturado por la irresistible presión de los hielos, y los miembros de la expedición habían quedado prisioneros del infierno blanco, sobreviviendo a duras penas, expuestos a toda clase de sufrimientos. La noticia del rescate electrizó al mundo entero, que elogió calurosamente la hazaña argentina. Buenos Aires, por su parte, reservó a náufragos y auxiliadores un recibimiento que en nada se parecía a la despedida descripta por Sobral. El 2 de diciembre de 1903 Otto Nordenskjöld escribió en su diario: "Conforme avanza el buque (hacia su atracadero), contemplamos vapores grandes y pequeños, todos adornados y repletos de pasajeros, que nos saludan dando vivas y agitando pañuelos, en tanto las bandas de música se oyen tocar aquí y allá y los vapores hacen sonar sin interrupción sus sirenas".